

公共交通に関する 目標と将来像について

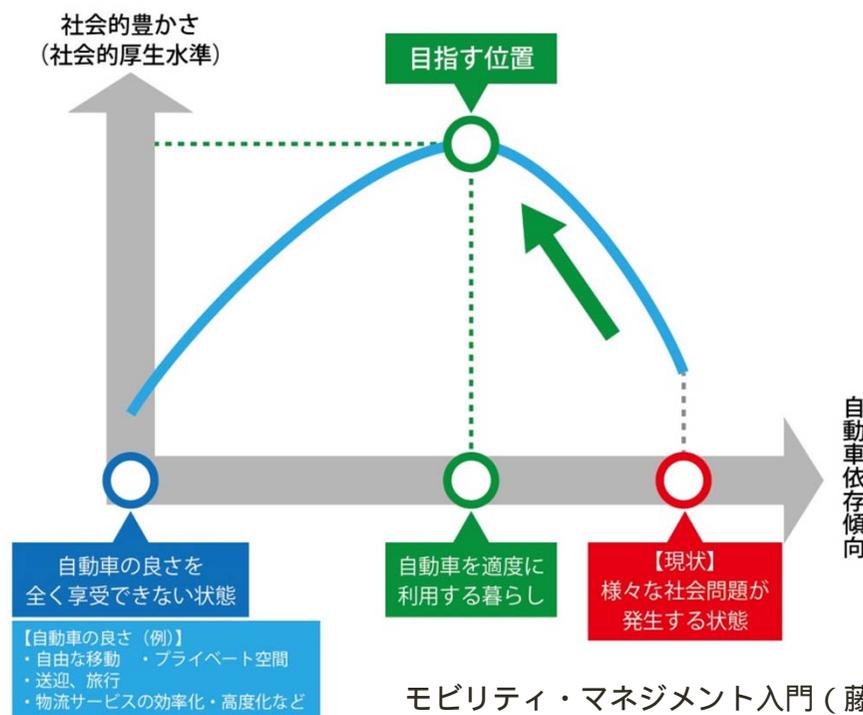
1. 公共交通に関する目標について

公共交通を軸としたまちづくりに向けて

好きな場所に自由に行ける、送迎ができる、物流サービスを効率化・高度化できるなど、自動車の良さを取り込みながらも、自動車に過度に依存する社会と自動車の無い社会の間に存在する「適度に自動車を利用する暮らし」が、社会的豊かさを最大とするとされている。

適度に自動車を利用する暮らしのイメージは、自動車利用時は渋滞の無い道路が利用でき、公共交通を適度に利用することで、公共交通の需要が一定存在し、公共交通事業が成立され、地域の公共交通のモビリティが一定水準に保持された状態が考えられる。また、中心市街地に賑わいが訪れ、まちの魅力が向上することで、都市の郊外化が一定抑えられた状態である。

社会的な自動車依存傾向と社会的豊かさとの関係イメージ



1. 基本的な方針

本市の目指すべきまちの姿である「元気あふれる躍動都市岸和田」を踏まえるとともに、基本計画編における将来の交通体系形成に向けた基本理念・基本方針を踏まえ、公共交通に関する目標を設定する。

基本計画編

基本理念（目指す交通インフラの姿）

元気に生活・活動し、安全・快適に移動ができる交通インフラの形成

基本方針

子どもから高齢者までいきいきと健康に暮らせるまちを支える交通

基本方針

環境にやさしく、にぎわいと活力を支える交通

基本方針

定住化や来訪機会を促す魅力あるまちを支える交通

基本方針

みんなでづくり、みんなで支える持続可能な交通

公共交通編

目標

子どもから高齢者までいきいきと健康に暮らせるまちを支える公共交通

- ・ 鉄道駅・公共施設・集客施設等を結ぶなど、バスサービスを高める効果的な運行計画の再編・整備を進めます。
- ・ 鉄道駅から徒歩圏外にある地域では、路線バスとコミュニティバスの連携により、交通の利便性を高めます。

目標

環境にやさしく、にぎわいと活力を支える公共交通

- ・ 鉄道駅を中心に、誰もが移動しやすい環境整備を推進します。
- ・ 市の玄関口となる駅周辺においては、案内や情報提供の充実、バスやタクシー等との乗継利便性を向上します。

目標

定住化や来訪機会を促す魅力あるまちを支える公共交通

- ・ 公共交通ネットワークの機能強化を図り、広域拠点へのアクセス性の向上、都市間の連携強化、観光地へのアクセス性の向上を図ります。

目標

みんなでづくり、みんなで支える持続可能な公共交通

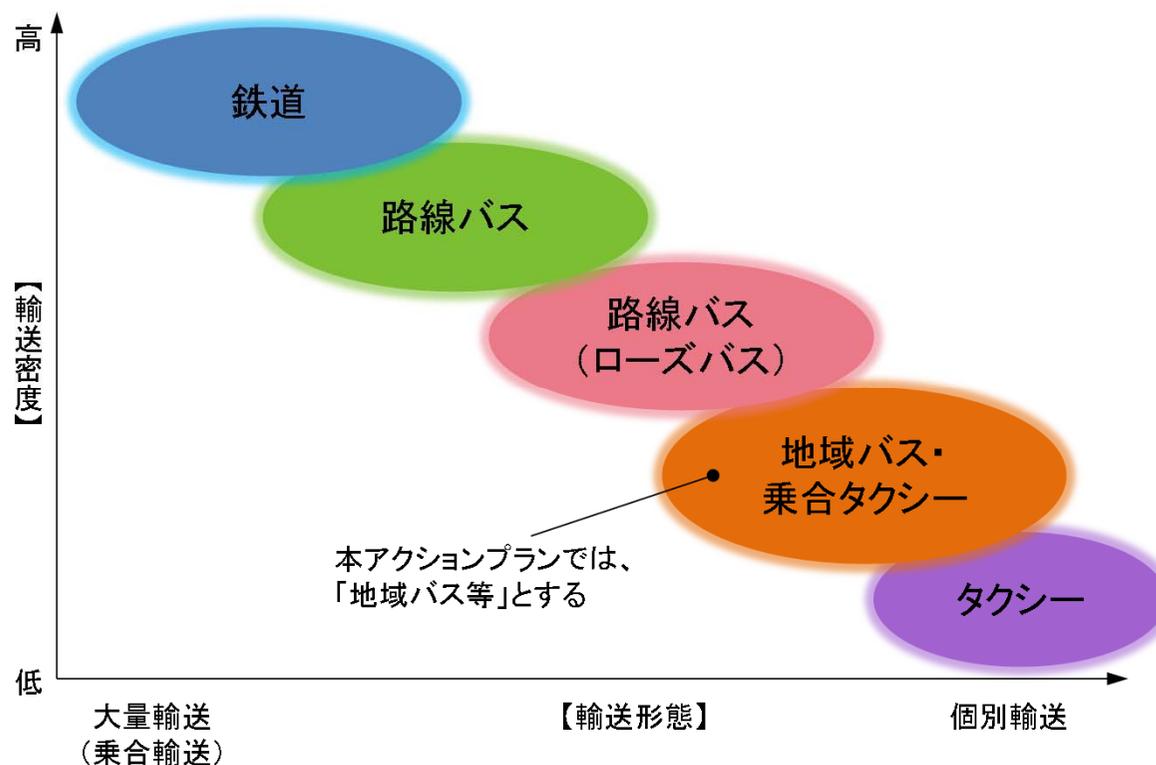
- ・ 既存の公共交通サービスが十分でない地域では、地域主導による地域公共交通の導入に向けた検討を進めます。
- ・ 自動車から公共交通への転換を事業者・行政・市民で進めていきます。
- ・ 公共交通の利用促進や行政・地域・関係事業者が連携して、ソフト面からもまちづくりや交通について考え、協働で取組を進めるしくみづくりや取組を推進し、市民の健康増進や交流促進につなげていきます。

2. 本市における公共交通の考え方

本市の公共交通は、大量輸送の「鉄道」、「路線バス」、「路線バス（ローズバス）」、個別輸送の「タクシー」といった移動手段がある。近年は、これらの移動手段のほかに、鉄道駅やバス停から離れた地域や道路条件などにより路線バスが運行できない地域などでの移動手段の確保を図る「地域バス」、「乗合タクシー」（以降、「地域バス等」とする）といった多様な移動手段が導入されている。

本アクションプランでは、基本理念「元気に生活・活動し、安全・快適に移動ができる交通インフラの形成」の実現と市民の日々の暮らしを支える移動手段の確保を図るためには、多様な移動手段の導入も必要であると考えます。

輸送密度と輸送形態からみた公共交通の分類



2. 本市における公共交通の考え方

交通モードの種類と主な特性（1/2）

交通モード	イメージ	概要	適用イメージ
鉄道		広域な都市間を結び大量輸送が可能な交通手段	大阪市、堺市などの大都市や近隣都市への円滑な移動を担い、市外への通勤、通学や外出時などでの移動手段を確保。
路線バス		日常の身近な交通手段として市内及び市外の鉄道駅や山手までの地域連携軸を担う交通手段	市内の3つの谷筋に沿った移動手段としての役割を担い、有効・効率的に運行する。バス停に行けば時刻表に定められた時刻に乗ることができる。
路線バス (ローズバス)		中心市街地を巡回し、移動サービスを担う交通手段	中心市街地及びその周辺地域において誰もが利用できる移動手段を確保。

出典：南海電気鉄道株式会社HP、西日本旅客鉄道株式会社HP、岸和田市資料

2. 本市における公共交通の考え方

交通モードの種類と主な特性(2/2)

交通モード		イメージ	概要	適用イメージ
地域バス等	地域バス		鉄道駅やバス停から離れた地域において導入を目指す交通手段	路線バスがない地域などにおいて、地域が主体となり、事業者・行政と連携して運行する。地域の需要に応じた運行経路や運賃の設定を行う。
	乗合タクシー		鉄道駅やバス停から離れた地域に、道路条件や需要に応じて導入を目指す交通手段	
タクシー			路線や時間の制約がなく、利用者個人の要望に対応可能な移動サービスを提供する交通手段	ドア・ツー・ドアの運行サービスにより、行き先や時間など個別需要に対応している。

出典: 横浜市HP(地域交通サポート事業)、「ぐるっと生瀬」運行協議会HP

3 . 公共交通網の将来像

本市の上位計画では、「元気あふれる躍動都市 岸和田」を目指し、拠点の形成・充実と、広域的交通網及び市域内交通網の充実を図るものとしている。また、工業拠点、都市拠点、地域拠点、生活拠点が示され、大阪、和歌山及び関西国際空港をはじめ隣接都市を結ぶ広域連携軸、市域内を結ぶ地域連携軸が明示されており、これらを担う役割が公共交通に求められている。

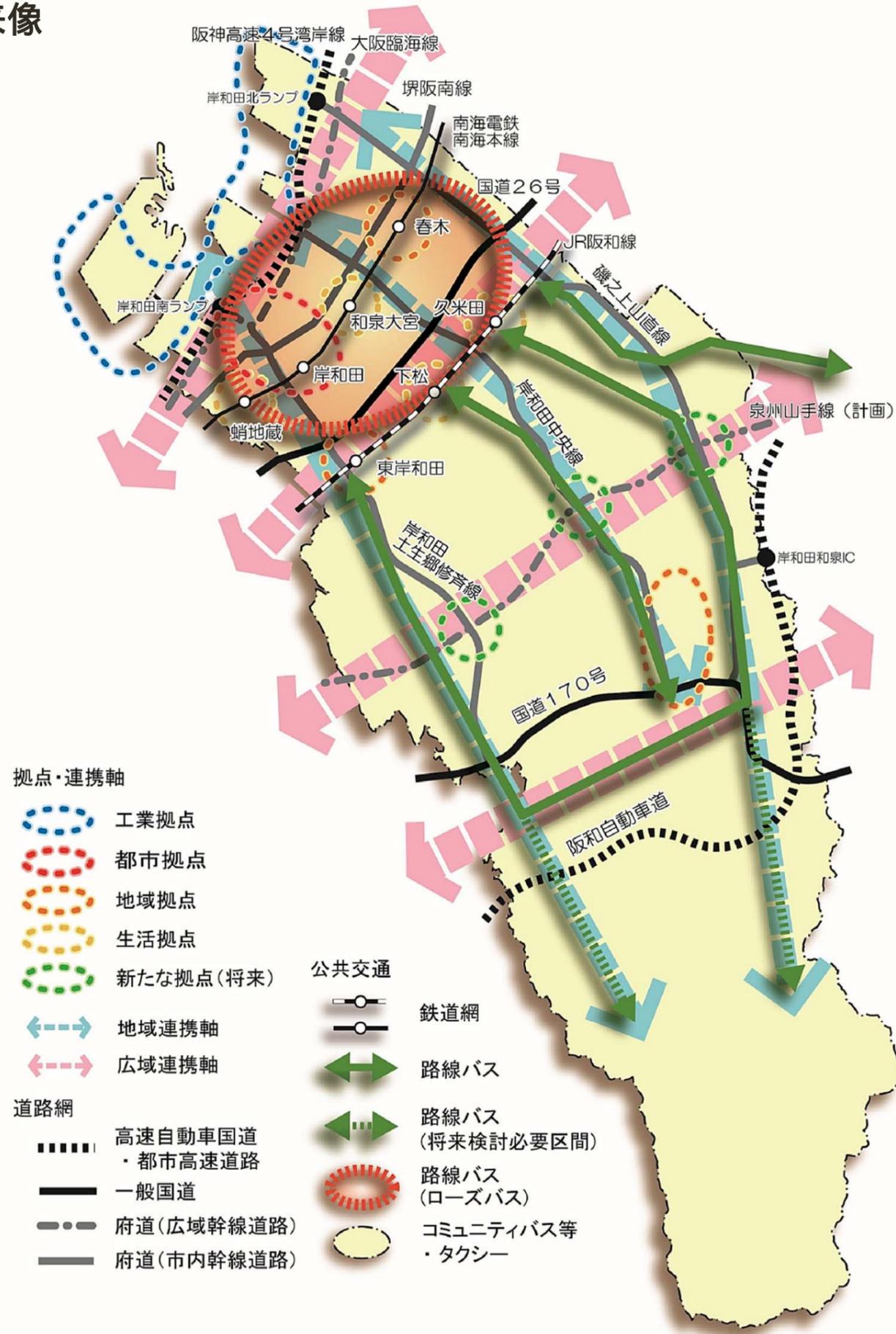
これらの連携軸に基づいて本市における現在の公共交通を考慮し、鉄道、路線バス、ローズバス等によるネットワーク化を図る。また、複数の公共交通が結節する乗継拠点を設定することで、公共交通を利用した市内の移動を円滑化し、利便性向上を図る。

各交通モードの役割と位置付け

大量輸送	広域圏 (広域連携軸)	鉄道 ・ JR 阪和線 ・ 南海線	広域な都市間を結び大量輸送が可能な交通手段であることから、本市の公共交通網の骨格となる交通軸としての役割を担う。
	近隣圏 (地域連携軸)	路線バス	日常の身近な交通手段として市内及び市外の鉄道駅や主要施設等を結び、広域連携軸や地域連携軸の役割を担う。 山間部においては、将来において路線の維持が危惧されている区間については、路線の維持に努めながら新たな交通手段の導入に向けた検討が必要である。
	個別輸送	路線バス (ローズバス)	中心市街地を巡回し、移動サービスを担う路線としての役割を担う。
生活圏 (地域内交通)		地域バス等	鉄道駅やバス停から距離がある地域などにおいて、地域主体による日常の身近な交通手段として幹線等に接続し、その機能を補完する役割を担う。
		タクシー	ドア・ツー・ドアの運行サービスにより、鉄道や路線バスに対し、よりきめ細かい個別需要に応じた役割を担う。岸和田市内のどの地域でも利用が可能である。

3 . 公共交通網の将来像

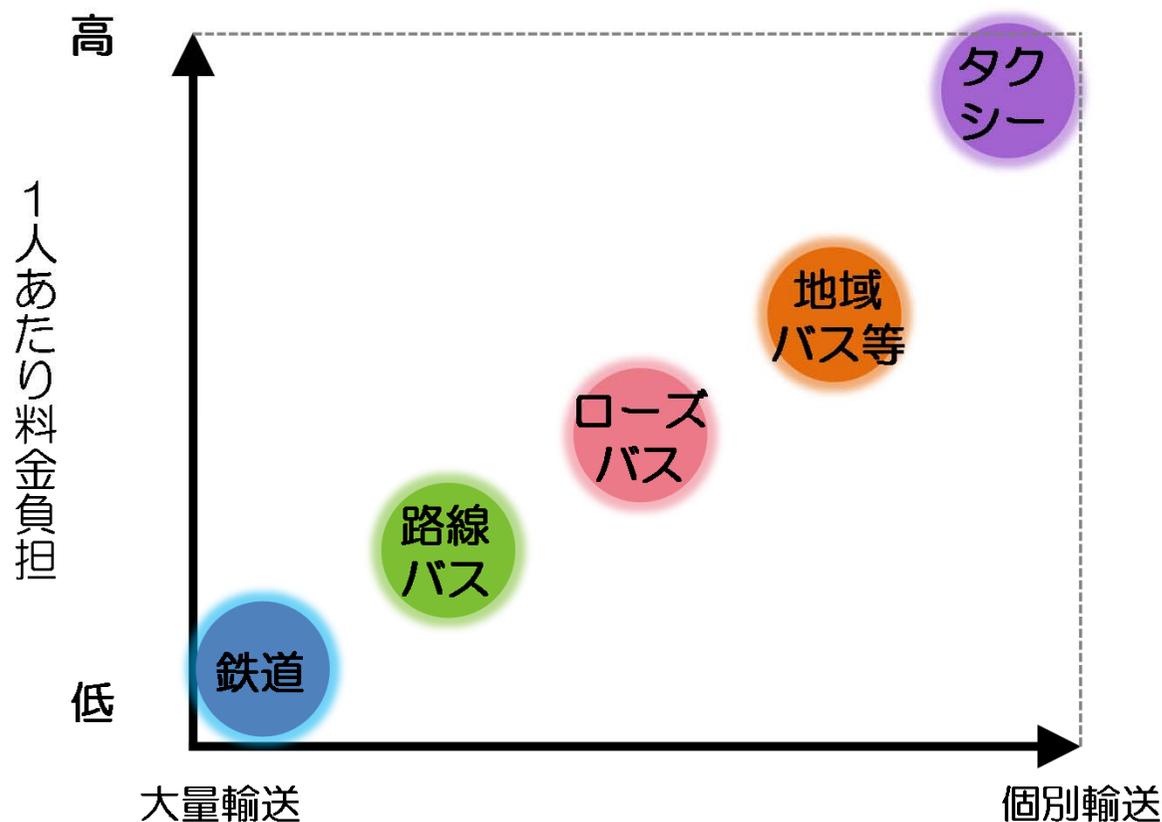
地域公共交通網の将来像



4 . 持続可能な公共交通のために

公共交通を持続的に維持・運営していく上では、一定の収支バランスを確保し、公共による負担を抑えていくことが必要となります。このため、利用者の適切な受益と負担の観点から運賃設定を検討し、関係者間で合意形成を図り、適切な受益と負担を考慮した公共交通料金負担を図る事が必要である。

輸送規模と1人あたり料金負担のイメージ



1人あたり料金負担は、1人で各交通手段を利用したケースを想定
タクシーは料金体系が異なり、複数乗車(2人以上)により1人あたりの料金負担は軽減される